

A metróépítők viselkedése a sztálinizmus idején

A moszkvai metró építése hosszas előkészületeket követően 1931 őszén kezdődött meg. Nem volt még egy építmény Szovjetunió-szerte, amely ennyire ismert lett volna, s ilyen szimbolikus jelentéssel bírt volna; nem véletlen, hogy van, aki a szovjet civilizáció nyitott könyvének, plakátjának tekinti, amely a történelem élő szövegeként mind a mai napig tovább bővül. Jelen írás 2013 májusában az ELTE-BTK Ruszisztika Tanszékén leadott *Adalékok a moszkvai metró történetéhez 1931–1953* c. szakdolgozatom egy átdolgozott fejezete, melyben azt próbáltam bemutatni, hogy vajon hogyan sikerült a szovjethatalomnak rábírnia a lakosságot arra, hogy ilyen emberfeletti teljesítményt nyújtson, miközben az országban rengeteg áldozatot követelő átalakítások folytak.

A metró az egész Szovjetunió építette. Az ország minden területéről érkeztek az M betűvel jelölt vagonok, 539 gyárból és üzemből. Az új dolgozók számára annak elsajátítása, hogy hogyan kell dolgozni, nem pusztán abból állt, hogy a mezőgazdasági munkát és a paraszti naptárt nyolcórás műszakokra és ötéves tervre cserélték,¹ a munkások 80 százaléka életében először dolgozott föld alatt.² A metró építő „kemény mag” Harkovból származott, hisz földalatti építkezéssel foglalkozó mérnökök jobbára csak a Donyec-medencében voltak, akiket Kaganovics személyesen hívott meg a moszkvai metró építésére. Túlnyomó többségében tehát ukrainai bányászok jöttek, akik a megszokott módszereikkel láttak hozzá az alagútúrúráshoz. Nem volt semmiféle előkészítési időszak, egyidejűleg folytak a talajvizsgálatok, a tervezés és az építés: a bányászok előbb érték le a föld alá, mint a geológusok, akiknek a szakmája a forradalom előtti időkig nem is létezett Oroszországban.³

¹ S. Kotkin: A bolsevik Magynitogorszk. In: Krausz T. (szerk.): A sztálinizmus hétköznapijai. Budapest 2003. 103.

² Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов. 1935. Elérhető: [<http://www.metro.ru/library> – 2013. ápr. 9.]

³ Е. Листова (реж.): Советская империя – метро. Документальный фильм. Телеканал Россия. 2003. Elérhető: [<http://www.youtube.com/watch?v=e4M2uYJUpeE> – 2013. ápr. 9.]

Mivel a szovjet vezetést erősen foglalkoztatta a szovjet munkásosztály megteremtése, jelentős figyelmet szentelt a munkások politikai nézeteinek és lojalitásának. Az új munkásokat *meg kellett tanítani dolgozni*, és meg kellett tanítani arra is, hogyan kell munkájuk politikai jelentőségét helyesen értelmezniük. A szocialista forradalom eredményeként a gyár már nem a kizsákmányolás és megszégényítés helye volt – a kapitalista gyárakról ezt állították –, hanem a munka palotája, „a gyár lett a városi lakosság szocializációjának valódi színhelye”⁴ – írja El Liszickij, igaz, a Szovjetunióban a legtöbb helyen az embereknek először fel kellett építeniük a gyárakat.

Az első ötéves terv hatalmas munkaerőhiányt hozott magával. A kollektivizálás következtében özönlött a falusi lakosság a városokba, rengeteg volt az idénymunkás (*отходничество*) is, valamint a nagy építkezésekre verbuválók hívták az embereket a kolhozokból. Az a gyakorlat, hogy a kolhozparasztok távol kapott bérének 30–50%-át levonták, s a terményhányadát is csökkentették, 1930-ban lett csak szankcionálva, s a parasztok rá egy hónapra megkapták a jogot, hogy szabadon mehessenek dolgozni a városba.⁵

Hogy rendezettebb keretek (*органбон*) közé tereljék a munkaerő kérdését, a kolhozokkal szerződést kellett kötni, melyek kénytelenek voltak ezt elfogadni, hisz Sztálin 1931. június 23-i hatpontos beszédében az ország gazdasági felépítésének egyik feltételeként azt jelölte meg, hogy a gyárak és üzemek munkaerő-szükséglete előnyt élvez a kolhozokkal szemben. Megszabták az alkalmazható személyek társadalmi hovatartozását (nem lehettek kulákok), s akik elmentek, mentesültek a kolhozhoz kapcsolódó kötelezettségeik alól, de a terményből részesültek; amennyiben a szerződés lejártá előtt hagyták el munkahelyüket, elestek e joguktól. A felvett munkásoknak biztosítani kellett az utazási költséget, valamint a szállást. Hogy a kolhozok ne menjenek tönkre, anyagi kompenzációt (gépek) ígértek nekik. Bár mindez szépnek tűnik, legtöbbször saját szakállukra hagyták el a falut, s ez ellen nem tudtak mit tenni. A legtöbb munkást pedig nem a szervezett keretek között vették fel új munkahelyeikre, hanem a gyár kapujában.⁶

⁴ Idézi Kotkin (2003: 104).

⁵ D. L. Hoffmann: Peasant Metropolis. Migration to Moscow and the Politics of Social Identity, 1929-1941. Ithaca, NY 1994. 46–47. Idézi D. Neutatz: Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897-1935). Köln – Weimar – Wien 2001. 148.

⁶ K. M. Straus: The Transformation of the Soviet Working Class, 1929-1935. The Regime in Search of a New Social Stability. Kézirat. PhD-disszertáció. Pennsylvania State University 1990. 80.

A munkások vándorlásában nagy szerepet játszottak az *artyelek* és a *zemljacsesztvo*. Oroszországban az *artyel* volt a hagyományos munkaforma: az emberek csoportosan érkeztek egy gyárhoz, a csoport élén a *sztaroszta*, aki megállapodott a munkaadóval, s ő osztotta el munkatársai között a bevételt. A *zemljacsesztvo* pedig azt jelentette, hogy az egyes munkások, vagy akár csoportok földjeiket közvetítették az egyes gyárhoz, üzemekhez. Gyakran így alakult ki, akár egy *artyel*ből, akár földiekből egy-egy brigád.

A munkaerő feletti ellenőrzés a harmincas években nem sikerülhetett teljes mértékben a rendszernek, hisz a folyamatos munkaerőhiány lehetővé tette a munkahelyek gyakori és büntetlen változtatását. Ez majd csak a '40-es években változik meg jelentősen, amikor a hadigazdaságra áll át az ország.⁷

A metrónál meglehetősen nehezen indult a toborzás, hiszen először lakóhelyet kellett teremteni, amíg ez hiányzott, csak moszkvai illetőségűekről lehetett szó. Kezdetben, 1932 februárjában egy önálló részleget hoztak létre, ami a munkások felvételével és elbocsátásával volt hivatott foglalkozni. 1932 júliusában azonban már az egyes építési szakaszokra bízzák a munkások felvételét és elbocsátását, s csak a szakaszok vezetőit nevezik ki központilag. Ennek a következménye az lett, hogy a formalitásokat teljesen figyelmen kívül hagyták, s szinte bárkit felvettek, úgy is, hogy már másutt dolgozott. Ez csak akkor változott meg, mikor Kaganovics 1934 áprilisában az OGPU-s tisztet, I. N. Kuznyecovot állítja a Metrosztroj káderügyeinek élére.⁸

A munkaerő és a fegyelem hiánya, valamint az alacsony produktivitás 1933-ban arra sarkallta a moszkvai pártvezetést, hogy a fővárosi üzemekből a Metrosztrojhoz kommandírozzák a komszomolistákat. Ennek elsődleges célja az volt, hogy minden egyes aknában a kommunistáknak és komszomolistáknak egy élcsapata alakuljon ki. Ennek megfelelően a Komszomol területi és városi szervezetét felszólították, hogy mozgósítson 1 000 komszomolistát a metró építésére. A hasonló mozgósítások egyébként az első ötéves terv során gyakran előfordultak (Sztálingrádi Traktorművek, Magnyitogorszk stb.) A komszomolisták motiváltságuk, fiatalságuk, rugalmasságuk, s a szervezetben uralkodó fegyelmük révén kiváltképp alkalmasak voltak a helyzet rendezésére, rájuk támaszkodhatott a szovjet vezetés: az iparosítás és a kollektivizálás nélkülük aligha, vagy csak még nagyobb áldozatok árán mehetett volna végbe.⁹

⁷ Straus (1991: 80, 203).

⁸ Neutatz (2001: 151).

⁹ *uo.* 158.

A komszomolisták 1931–32-ben csupán 6,1 százalékban (610 fő) képviseltették magukat a Metrosztrojnál, azonban hamarosan berendeztek egy komszomolista barakkot, s létrehoztak komszomolista élmunkás brigádokat is. Így kezdődött a szocialista verseny. A komszomolistákat persze nem mindenünnen engedték el szívesen, sokszor a kerületi párttitkárok nyomására is szükség volt. A mozgósítás visszhangja sem volt egységes. Többen önként jelentkeztek, mások vonakodtak: elégedettek voltak jelenlegi állásukkal vagy nem szerették volna feladni éppen megkezdett tanulmányaikat. A gyárak és üzemek sem szívesen adták oda legjobbjaikat, így gyakran inkább a rosszabb fizikumúakat küldték, akiket hamarosan úgyis visszaküldenek. Meg kellett küzdeni a pletykákkal is, miszerint számos haláleset történt már az építkezésen, vagy hogy odalent kényszermunka folyik, ahol verik az embereket. A munka azonban valóban nehéz volt, nem ritkán még a nagyon motiváltakat is megviselte. Mivel nem jelentkezett kellő számú önkéntes, nyomást gyakoroltak: ez leggyakrabban a kizárással való fenyegetést jelentette. Bár a továbbiakban is mindig ezrekről lesz szó, ténylegesen 834 főt sikerült gyűjteni. 1933. május 14-én fényes külsőségek és lózungok mellett küldték el őket a metróépítésre. Feladatuk a nagyobb munkafegyelem megteremtése, az ellenség kiszűrése, a vidékiek szocialista szellemben való nevelése, a kulturált életkörülmények megteremtése és az ebben való példamutatás volt. Hogy hányan maradtak pontosan, nem tudjuk, de a csalódások miatt bizonyosan csak a legelszántabbak nem hagyták ott az építkezést.

Milyen csalódások érhettek őket? A munkakörülmények, a munkások ellenséges viszonya velük szemben, vagy hogy éppen nem vették őket semmibe, a lakáskörülmények, vagy az élelmezés, illetve annak hiányos volta. A komszomolisták panaszai azonban idővel meghallgatásra találtak: kiképzésre irányították át és beosztották őket különböző frontokon, új barakkot kaptak. Az *Udarnyik metrosztroja* üzemi újságnak, valamint a faliújságoknak pedig folyamatosan nyomon kellett követni tevékenységüket, tájékoztatva ezzel a közvéleményt. Kezdett sikertörténetbe fordulni a mozgósítás, hisz az ottmaradtak egy valóban kemény, motivált magot képeztek, hamar csoportvezetők és brigádvezetőkkel léptek elő, s kiépítették a komszomolisejtet. A sikereken felbuzdulva többször is bevetették még a komszomolisták toborzásának módszerét, legközelebb júliusban, majd augusztusban. A korábbi hibákból tanultak, s hármass bizottságok vizsgálták a komszomolisták felvételét, akiknek meg kellett tartaniuk eddigi lakhelyüket, s az első hónapban a korábbi átlagfizetésüket kellett megkapják. A munkabeosztásnál nem mellékes feladatokat kaptak, hanem az alagútépítéshez irányították őket, ahol már megtanulták értékelni az első ezer példáján a munkájukat. Bár a mozgósítást aktív

propagandatevékenység kísérte, ennek ellenére sem sikerült a kitűzött számú komszomolistát felvenni.¹⁰

1933. augusztus 23-án a Komszomol átvette a felügyeletet a metrónál, s kötelezte magát, hogy október 1-jei határidővel 10 000 komszomolistát, köztük 2 000 nőt küld a metróépítésre. Természetesen, ahogy a korábbi esetekben, ezúttal sem sikerült a teljes mozgósítás. A gyárak és üzemek igazgatói, gyakran még a párttitkárok is kategorikusan megtagadták a munkaerő átadását. Közben az építkezésen lévő komszomolisták csábították kartársaikat. Annak érdekében, hogy növeljék a mozgósítottak számát, bizonyos gyárak egész komszomolszervezetét, titkárostul a metróhoz irányítják. Október végéig, az ilyen és ehhez hasonló kényszermegoldásokkal 7 223 komszomolistát sikerült gyűjteni, amiből ténylegesen 5 860 kezdte meg a munkát, ezzel összességében 7 443 komszomolista dolgozott a Metrosztrojnál, amiből még le kell vonnunk a munkakezdést követően eltávozottak számát.¹¹

Decemberben újra kezdődött a mozgósítás, el kellett érniük valahogy a 10 000 főt. Ezúttal a Moszkvai Pártbizottság is bekapcsolódott a munkába, s 1934 első két hónapjában a szakszervezetekkel és a Komszomollal együtt 20 000 főt kívánt mozgósítani, amit ezúttal siker koronázott, hisz nem csak komszomolisták köréből lehetett meríteni, valamint Kaganovics személyes beavatkozása is döntő szerepet játszott. Az öröm után azonban további nehézségek következtek: az építkezés nem volt felkészülve dolgozók ilyen nagy létszámú érkezésére, semmilyen tekintetben; ennek ellenére tömeges munkamegtagadás, vagy sztrájk nem történt. Míg az első mozgósítások egyfajta kvalitatív céllal indultak – az élcsapat megteremtésével – addig most egy extenzív bővítés folyt, hogy az év végéig befejezzék a munkálatokat.

Gyakran hangoztatják, hogy a kor több gigantikus építkezéséhez hasonlóan a metrónál is alkalmaztak *rabmunkát*, mi több kezdetben a moszkvaiak között is elhíresült volt ez a vélemény. Bár a metrónak dolgozó Moszkva környéki bányákban valóban dolgoztak rabok, a városon belül lemondtak a bevetésükről, hisz nehezen lett volna összeegyeztethető a propaganda által sugallt elhivatott munkásképpel, amely egyben a külföldnek szánt kirakat is volt. Kimondottan kényszersermunkahellyé csak később, főleg a II. világháború alatt és után válik a metróépítés: leginkább a háború alatt fogságba került katonákat dolgoztatták itt.¹²

¹⁰ Neutatz (2001: 147–157).

¹¹ Neutatz (2001: 168).

¹² vö. uo. 171–172; továbbá *Lucmosa* (2003).

Az előzőekben bemutatott nehézségek, a visszataszító lakás- és munkakörülmények, a rossz ellátás ellenére a rendszernek mégiscsak sikerült több ezer embert rábírnia, hogy embert próbáló feladatot hajtson végre, s elkészüljön az első metróvonal. Ennek nem lehetett az egyetlen magyarázata a titkosrendőrségtől vagy a munkatáborból való félelem. A sztálinista rendszernek valamilyen módon sikerült elérnie, hogy a lakosság legalább szervezett ellenállást ne tanúsítson, s hogy hallgatólagosan együttműködjön, mindezt romló életkörülmények mellett.¹³ Az erőltetett iparosítás és a kollektivizálás gyakran káoszba sodorta az országot, s az első ötéves terv gigantikus építményei nem feltétlenül kellett, hogy vigasztalják az állampolgárokat, akik pénzükért gyakorta a legalapvetőbb élelmiszereket sem kaphatták meg.

Az országban az első ötéves terv során *teljességgel megváltozott a társadalom összetétele*: az önálló parasztok és kereskedők száma az 1928-as 75%-ról 1937-ben 5%-ra apadt, a kolhozparasztok száma 1,7%-ról 46,4%-ra nőtt, a munkásoké 12,4%-ról 31%-ra, az alkalmazottaké pedig 5,2%-ról 14,8%-ra.¹⁴ Kétségtelen, hogy egy ilyen volumenű, s ilyen gyorsan lezajló változás az ország életében sem maradhatott lenyomat nélkül. Ahelyett, hogy a vidékiek fellázadtak volna a történetek után, azt láthatjuk, hogy lassan integrálódni kezdtek a munkásságba. Ennek egyik leggyakoribb magyarázata a történetírásban,¹⁵ hogy a parasztok között élő patriarchális szemlélet folytatódott, tudniillik kiálltak a keménykezü vezető mellett. Schröder szerint a munkásság erős differenciálódása okozta, hogy nem voltak képesek egységes ellenfront megalakításra, így a többség, akinek inkább rossz volt, passzívan szemlélte az eseményeket.¹⁶

A legtöbb munkás elfogadta a játékszabályokat, s kifelé azt mutatta, hogy ezek szerint él. Nyilvánvalóan kevesebben voltak azok, akik valóban hajlandóak voltak feláldozni magukat a köz oltárán. A produktivitás igen alacsony volt, a dolgozók fluktuációja pedig magas, nem mondhatjuk, hogy a parasztoknak lett

¹³ H. H. Schröder: „Neue” Arbeiter und „neue” Bürokraten. Gesellschaftlicher Wandel als konstituierendes Element von „Stalinismus” in den Jahren 1928-1934. Vierteljahresschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 73 (1986, 4) 488–519; P. Flaherty: The socio-economic Dynamics of Stalinism. Science and Society 52 (1988) 42.

¹⁴ M. Hildermeier: Geschichte der Sowjetunion 1917-1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates. München 1998. 1176.

¹⁵ M. Lewin: The Social Background of Stalinism. In: Robert C. Tucker (ed.): Stalinism. Essays in Historical Interpretation. New York 1977. 111–136.

¹⁶ Schröder (1986: 488–519); vö. Neutatz (2001: 240).

volna okuk kötődni a szovjetekhez, hisz a víziók és a valóság között ordító volt a különbség. De akkor hogy történt meg az integráció? A *passzív ellenállás tézise* Hoffmannon¹⁷ túl Donald Filtzer¹⁸ és Kenneth Straus¹⁹ munkáiban is megjelenik. Straus ugyanakkor különösen nagy hangsúlyt helyez az integráció formáira, egy egységesnek mondható munkáskonglomerátum kialakulására, ahol a gyár és az üzem központi fogalmak. Ezen túl a Párt is aktívan közreműködött, hogy különböző iskoláival egy új embertípust neveljen ki. 1931-től a szocialista versennyel és a bérdifferentiálással újabb csoportok kezdtek formálódni, amelyek között rövid ideig átjárási lehetőség is adódott. Már nem a származás volt fontos, hanem az üzemben pillanatnyilag elfoglalt pozíció.

Kotkin²⁰ számára a sztálinizmus egy civilizáció, a kapitalista világ ellenpólusa. Nála központi szerep jut a diskurzusnak, az „újbeszél”-nek és ennek hatásának, de a lakosság nála csak mint reagáló, s nem „agáló” közeg jelenik meg. Jochen Hellbeck²¹ naplók elemzése alapján arra a következtetésre jutott, hogy számos szovjet polgár *értékorientált alapon* valóban támogat(hat)ta a szovjet rendszert, ezt azonban igen veszélyes volna általánosítani.

Hogy a lakosság különböző csoportjai a hétköznapiakat egészen különböző módon élték meg, és egészen sajátos viselkedési módokkal rendelkeztek, jól illusztrálható a metróépítés példáján. Az egyik oldalon találjuk a *kommunisták és komszomolisták „kemény magját”,* ők kétségtelenül meghatározó szerepet játszottak: a hatalom támaszai voltak. A túloldalon viszont ott találjuk a dolgozók döntő többségét, akik egészen biztosan nem feleltek meg a propagandisztikus metróépítő képének. A továbbiakban különböző szociális csoportok *motivációinak* vizsgálata következik. Ehhez központi forrásul a munkásokkal, komszomolistákkal, mérnökökkel és funkcionáriusokkal készített interjúk szolgálnak, amelyek a Metró története²² projekt keretében alakultak önálló könyvvé. Emellett meg kell említenünk az üzemi újságokat, valamint a különböző hivatalos szervek adatait.

¹⁷ Hoffmann (1994: 3–5; 204; 213–217); vö. Neutatz (2001: 240–241).

¹⁸ D. Filtzer: Soviet Workers and Stalinist Industrialization: The Formation of Modern Soviet Production Relations, 1928–1941. London 1986; vö. Neutatz (2001: 242).

¹⁹ K. M. Straus: Factory and Community in Stalin's Russia. The Making of an Industrial Working Class. Pittsburgh 1997; vö. Neutatz (2001: 242).

²⁰ S. Kotkin: Magnetic Mountain. Stalinism as a civilization. Los Angeles – London 1995.

²¹ J. Hellbeck: Fashioning the Stalinist Soul: The Diary of Stepan Podlubnyi (1931–1939). Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 44 (1996) 89–90. Idézi Neutatz (2001: 245).

²² Как мы строили метро.

Az interjúknál fontos megjegyezni, hogy egyáltalán nem szűrőpróba szerűen készültek, egyértelműen egyfajta mintaszerű metróépítőt hívatottak ábrázolni. A személyek tudták, hogy szövegeiket publikálni fogják, s a válaszokból kitűnik, hogy nagyon is irányított kérdések hangzottak el: egyfajta fejlődési regénynek kell kibontakoznia a szemünk előtt. A sok panelmondat mellett azonban bizonyosan támaszkodhatunk az élettörténetekkel kapcsolatos információkra, legfeljebb a származást illetően lehetnek elhallgatások. Továbbá a negatívumok elhallgatása mellett a pozitívumok kiemelése ugyancsak valósághű lehet, hiszen a nyilvánosságra hozatal tudta mellett bizonyára tisztában voltak vele a megkérdezettek, hogy a hamis állítások sok kellemetlenséget okozhattak volna.

A komszomolistától nem csak azt várták, hogy az ifjúság előőrsébe tartozzon, hanem hogy az egész ország előőrsébe is egyben. A Komszomol tagjai 14 és 23 év közötti fiatalok voltak, a 23 évesnél idősebbek passzív tagok lehettek, de a gyakorlatban a Komszomol után a fiatalok a Pártba léptek be. A munkások és parasztok gyermekei automatikus felvételt nyertek, a nem proletár származásúaknak egy éves jelölti időt kellett kitölteni, és három tag ajánlására is szükségük volt. Az ifjúságnak mintegy 10 százaléka volt komszomolista. A nagy építkezések során, valahányszor holtpontra jutott az ügy, a Komszomolt hívták hathatós segítségül.²³

A komszomolisták elhivatottsága gyakran az idősebb párttagoknak is szemet szúrt, azonban korántsem minden komszomolista volt fanatikus. Sokak számára a Komszomol a felemelkedés lehetősége, eszköze volt csupán. A tagság előnyt jelentett a továbbtanulásban, az újonnan érkezettek számára pedig ismerkedési lehetőség volt. Wolfgang Leonhard²⁴ négy csoportra osztotta a komszomolistákat: az elsőbe az *elhivatottak* tartoztak, akik tele voltak tenni akarással és kezdeményezési vágygal, lelkesedéssel és önfeláldozással szolgálták a Komszomolt, politikai kérdésekkel azonban nem foglalkoztak, s valószínűleg egy ideológiailag másképp berendezett szervezetben, hasonló működési körrel ugyanígy cselekedtek volna. A második típus *politikai meggyőződésből* lépett be. Főleg a politikai diskurzusokban voltak aktívak, de egyáltalán nem voltak olyan lelkesek, mint az első csoport tagjai. A harmadik kategóriát a *karrieristák* képezték, akik a Komszomolban elsősorban egy ugródeszkát láttak, amely révén gyorsabban kerülnek jobb posztokra. A negyedik csoportba a „*semleges–magától értetődő, hogy*

²³ Neutatz (2001: 250).

²⁴ W. Leonhardt: Die Revolution entläßt ihre Kinder. Köln – Berlin 1955. 72–73. Idézi Neutatz (2001: 251).

belépek” véleményen lévők tartoztak, akik nem gondolkodtak el azon, miért lépnek be a szervezetbe, hanem csak úgy tettek, mint ismerőseik vagy barátaik.

A metróépítésre érkező komszomolistákat olyan mértékben dicsőítették, hogy ők váltak a metróépítők ideáljaivá. Sokszor azonban elfelejtik, hogy ők a minősített kisebbséget képezték, s köztük sem volt mindenki olyan lelkes. A mozgósítás korábbi leírásából egyértelműen kitűnik, hogy önkéntesen soha nem érkezett volna annyi komszomolista, amennyi végeredményében összegyűlt. Akik az építkezésen maradtak, azokról kétségtelenül elmondhatjuk, hogy motiváltak voltak. Ifjonti hévvel mentek neki a munkának, rövid idő alatt elsajátították a munkamódszereket, s hamarosan vezető pozíciókba kerültek. Határozott csoportöntudattal rendelkeztek, ami hatással volt a munkamorál és teljesítmény további alakulására.²⁵

A tagokat gyakran bevetették vidéken is, ami – a katonai lexikával élve még inkább – az úgy és az ő fontosságukat is jelezte: úgy érezték, a történelem alakítói ők most. A metró építése, annak a háborús fronthoz való hasonlítása sok fiatalban a beavatás, felnőtté válás mozzanata lehetett, illetőleg, hogy ebben a háborúban ők is részt tudnak venni, nem úgy, mint a sokat emlegetett forradalomban és polgárháborúban, ahol szüleik harcoltak. Nem is beszélve arról, hogy a fiatalok többsége életében először találta magát felelősségteljes pozícióban. Miután jól végezte munkáját, más hivatalt is vállalt, ezáltal a befolyási köre is megnőtt. A fontosságot tovább növelte az építkezés kiemelt jellege, valamint az a tény is, hogy olyan prominens funkcionáriusok látogatták, mint Kaganovics, Bulganyin, Hruscsov és Abakumov. Még egy további motivációt jelentettek a kitüntetések, ami a lojalitást is tovább növelte.²⁶

Sokaknak fogalmuk sem volt, mi várja őket, s indíttatásuk sem igen volt. Többeket bizonyosan az elbocsátás fenyegető érzése űzött az aknába és vajatokba. A csoportdinamikai tényezők sem elhanyagolhatóak: sokakat fűthetett a vágy, hogy ne maradjanak el a többiektől, s ezáltal ne váljanak gúny és nevetség tárgyává, vagy akár hagyták magukat marasztalni a kollégák rábeszélése során. A komszomolista brigádok kihívták munkaversenyre a többieket, így motiválván őket. A vidékről érkezőknek Moszkva után a metróépítés kavalkádja önmagában is óriási kihívást jelenthetett; a moszkvaiak számára pedig, akik nem voltak

²⁵ Как мы строили метро.

²⁶ Т. Б. Федорова: Комсомольцы-добровольцы. In: Моев, В. А. (ред.): Переключка поколений. Москва 1967. 30; vö. NEUTATZ (2001: 258).

elégedettek eddigi munkájukkal vagy kalandra vágytak, új lehetőségeket nyitott, nem mellesleg pedig magas fizetéssel is kecsegtetett.

Sok esetben tehát azt látjuk, hogy egyáltalán nem a politikai vagy ideológiai okok játszottak szerepet, hanem annál inkább a személyes indíttatás vagy csoportdinamikai folyamatok.²⁷ A komszomolisták hőstettei emellett egyfajta majdnem hogy rituális felnőtté érést is jelentettek, amit jól illusztrál a legnehezebb feladatok elvégzése, úgy, mint a fűrőpajzsos építkezés megkezdése, vagy a Venevben lévő kőbányához vezető hét kilométeres vasútvonal megépítése 500 fővel 20 nap alatt.²⁸ Gyakran álltak elő újítási javaslatokkal, s nem ritkán még a mérnökökkel is szembeszálltak, akár a pártbizottság támogatását kérve ehhez. Éppen a magabiztosságuk és a konfliktusok vállalása tette lehetővé, hogy ilyen számszerű kisebbség mellett magukkal ragadják a többséget.

A kommunistáktól is ugyanazt várták, mint a komszomolistáktól: példaképként állni a többi dolgozó előtt, s így hatni rájuk. A kommunisták életútja nagyban hasonlított a komszomolistákéhoz, ők immáron párttagok voltak. A metróépítés dübörgése idején a 70 000 dolgozóból mindösszesen 3,6% volt kommunista, ők viszont aknavezetők, brigádvezetők, kantinvezetők, barakkparancsnokok, a faliújságért felelősök voltak, értelemszerűen gyakrabban bízták meg őket felelősségteljesebb feladatokkal, s felelősségre vonásuk is komolyabb volt párton kívüli munkatársaikénál. Hangsúlyozni kell, hogy ők már nem minden esetben rendelkeztek olyan ifjonti hévvel, mint a komszomolisták.²⁹

A kommunisták és a komszomolisták mellett a mérnökök és a technikai alkalmazottak is a hatalom támaszainak tekinthetők. Bár nem voltak mindannyian a sztálini rendszer támogatói, azáltal, hogy tudásukat rendelkezésére bocsátották, előmozdították a fejlődését, ha nem is a szocializmus, de egy konkrét épület, objektum megépítésében. Köztük megkülönböztethetjük a régi specialistákat, akik nélkül minden valószínűség szerint nem mehetett volna végbe az iparosítás (1931-ben le is áll az ellenük folytatott kampány), mellettük növekedett az új, szovjet technikai értelmiség, valamint azok a munkaad mellől beállított dolgozók (*выдвиженцы*), akik vezető funkcióhoz jutottak (lásd Abakumov). Az utolsó két

²⁷ vö. W. K. Wolf: *Russia's Revolutionary Underground: The Construction of the Moscow Subway, 1931-1935*. Kézirat. PhD-disszertáció. Ohio State University 1995. 134–158. Elérhető:

[<http://etd.ohiolink.edu/send-pdf.cgi/Wolf%20William%20K.pdf?osu1243526304> – 2013. ápr. 3.]

²⁸ Neutatz (2001: 269).

²⁹ vö. Neutatz (2001: 273–276).

csoportból alakult az ún. *plebejus értelmiség*³⁰, akik felemelkedésüket a jelenlegi rezsimnek köszönhették, így teljes joggal várhatták tőlük, hogy annak támogatói lesznek.³¹ A metró építésén mind a három csoport képviseltette magát. Akik bizonyosan nem képezhették a rendszer támaszát, azok a képesítésüket még cári időkben megszerzők voltak, akiket 1930-ban letartóztattak (Misenkov, Rozanov, Nyikolai), majd visszahoztak az építkezésre. Számukra a munka valószínűleg tisztán csak a megélhetést jelenthette.

A mérnöki szintre való felemelkedés már a metróépítés első szakasza alatt is több ízben megtörtént. Az új mérnökök előszeretettel kritizálták régi kollégáikat, míg ez visszafelé a legritkább esetben fordult elő, legalábbis nyilvánosan nem. S bár a párton kívüli Roterttel szemben a mérnöki kérdésekben abszolút járatlan Abakumov állt, egyre gyakrabban hozzá fordultak még a mérnökök is, hisz mögötte állt a Moszkvai Pártbizottság. Tanácsokért pedig gyakran kellett fordulni, mert, ahogy G. Morgan is nyilatkozott a mérnökök összetételéről, az korántsem volt hízelgő: gyakran szenvedtek hiányt mérnökökben, így a legrosszabbakat is marasztalták, Kaganovics el is rendelte, hogy senkit ne engedjenek elmenni. Míg a technikai részlegeken dolgozóknak magas volt a fizetése és egyéb privilégiumokkal is rendelkeztek, szabadidejük többnyire nem volt, főleg a szorító határidők beálltával.³²

Az építkezésen dolgozók legnagyobb részét azonban a normál, hétköznapi dolgozók tették ki, ennek ellenére ők a legritkábban jutottak szóhoz a hivatalos kiadványokban. A *Metrosztroj* pártbizottsága már a kezdet kezdetén gyanúsan viszonyult az érkező munkásokhoz, 1932-ben pedig Kaganovics, egy mérnökkel folytatott tanácskozás során, ahol a mérnökök nagyon rózsásan festették le a helyzetet, azt találta mondani, hogy a metróépítésnél „van egy csomó álélmunkás, lump, részegeskedő és tolvaj. A rendőrség fogdái a metróépítőkkal vannak tele.”³³ A keszonosoknál ez különösen gyakran előfordult, hisz privilegizált rétegnek számítottak, ezért úgy gondolták, feletteseik szemet kell hunyniuk kilengéseik felett. Az 1934 januárjában tartott pártkonferencián Abakumov is figyelmeztetett, hogy nem szabad készpénznek venni a propagandát: ugyan van egy „kemény

³⁰ Flaherty (1988: 44); vö. Neutatz (2001: 277).

³¹ K. E. Bailes: Stalin and the Making of a New Elit. A Comment. Slavic Review 39 (1980) 286–287; vö. Neutatz (2001: 277).

³² vö. Neutatz (2001: 277–287).

³³ Neutatz (2001: 288).

mag”, „de vannak osztályellenségek, semmittevők [...] és notórius munkahely-váltogatók.”³⁴

A kor hangulatjelentései közül – Neutatz monográfiája alapján azt mondhatjuk – egyelőre nem áll rendelkezésünkre anyag a metróépítőkre vonatkozólag, s a szerző a moszkvai munkásokra általánosan jellemző „hangulatot”³⁵ találónak véli a metróépítők között is, ezek szerint: mindenképpen voltak olyanok, akik nem hittek a propagandának, tengelyt akasztottak a propagandistákkal, vagy éppen megjegyzéseket tettek a szovjet rendszerre; ugyancsak gyakran illették megjegyzésekkel a kormány aktuális intézkedéseit, főleg amelyek élet- és munkakörülményeikre közvetlenül kihatottak (áremelés, fizetésemelési követelések); a sztrájkok csak nagyon kis mértékben, s rövid időre bukkantak fel, ezen esetekben a felvilágosító munka legtöbbször elegendő volt, s nem nyúltak a represszió eszközeihez; amikor pedig bizonyos intézkedések nem őket érintették személyesen, készek voltak az együttműködésre.

Az 1980-as évektől ismert az a megközelítés, mely szerint a szovjet munkások a harmincas években kiváló módszereket dolgoztak ki arra, hogy dolgozzanak kevesebbet; ezzel kompenzálva a nyílt és kollektív ellenállás lehetőségének hiányát.³⁶ Ugyanakkor amennyire csökkentették ezek a módszerek a termelékenységét, annyira támogatták is a fennálló rendszert, hisz az elégedetlenek is együtt tartottak vele. Emellett a munkaerőhiány miatt kénytelenek is voltak szemet hunyni az üzemek az ilyenfajta ellenállás felett. Nem volt ez másképp a metróépítésnél sem. Sokszor azonban elfelejtik, hogy a rossz szervezés, az anyagok és felszerelés hiánya (is) okozta a munka állását.

A korabeli adatokból³⁷ világossá válik, hogy dolgozók több mint fele önérdékből hagyta el az építkezést, ennek ellenére a visszamaradók, illetve a rendszeresen visszatérő falusi munkások integrációjáról sem szabad megfeledkeznünk. Köztük a választóvonal nem a „proletár–nem proletár” volt, hanem a klasszikus munkás (bányász a Donyec-medencéből) és a falusi idénymunkás (közülük kerültek ki leggyakrabban a keszonosok is). Mind a két

³⁴ *uo.* 288. A metróépítéssel kapcsolatos bűnözéssel és huliganizmussal kapcsolatban lásd részletesebben: *uo.* 329.

³⁵ S. Davies: *Popular Opinion in Stalin's Russia. Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941.* Cambridge 1997. 11; vö. Neutatz (2001: 289).

³⁶ vö. Filtzer (1986: 174–175); H. H. Schröder: *Industrialisierung und Parteibürokratie in der Sowjetunion. Ein sozialgeschichtlicher Versuch über die Anfangsphase des „Stalinismus“ 1928–1934.* Berlin 1988. 298–299; vö. Neutatz (2001: 292).

³⁷ Neutatz (2001: 299).

csoport gyanúsan tekintett a komszomolistákra, míg az „öregeknek” rutinjuk volt, a fiatalok a politikai fegyelmet és elhivatottságot képviselték. Az építkezés folyamán a kettő folyamatosan kezdett kapcsolatba lépni egymással.

Az építkezés a kezdetektől fogva munkaerőhiányban szenvedett, amit *központilag* oldottak meg: a mezőgazdaságból és más üzemekből is számos munkavállaló érkezett, gyakran nem önszántukból. A kezdeti káosz itt is sok problémát eredményezett (magas fluktuáció, ellátás, étkezés, bérezés, rossz munkakörülmények, balesetek), amit a komszomolisták érkezésével és egy „kemény mag” kialakításával, valamint rövid ideig tartó *extenzív bővítéssel* és *háborús gazdasággal* sikerült megoldani. A második világháborút követően a munkaerőhiányt *rabmunkával* orvosolták.

A hatalom sikeresen mozgósított nagy tömegeket az építkezésre, miközben az életszínvonal a korábbi időkhöz képest látványosan romlott. Ennek hátterében az állambiztonsági hatóságtól való félelmen túl részben a vidéki munkásság városba érkezése és a *munkásosztály rétegződése* állt. A hatalom központi támaszainak egyértelműen a komszomolisták és a kommunisták tekinthetőek, akik azonban végig kisebbségben voltak, s az ő közükhöz sem tekinthető homogénnek. Ugyancsak ide sorolhatjuk még a mérnököket és a technikai dolgozókat. A túlnyomó többséget az „*útitárs*” jelzővel illehetjük, akik gyakran éltek a rendszerrel szembeni *kritikagyakorlás* támogatott (bűnbakok keresése, jelentés, önkritika) tűrt (lassú munkatempó, kisebb lopások, részegeskedés) és illegális (pártvonal kritizálása) módjaival, főként élet- és munkakörülményeiket illető kérdésekben; a legtöbbjük azonban alkalmazkodott, integrálódott, aminek számos oka lehetett (anyagi, erkölcsi, az építkezés kiemelt jellege stb.).

Az új emberek „kikovácsolása”, s a *különböző társadalmi osztályok integrációja* nem csak a személyes hozzáálláson múlt, hanem a hatalom tevékenységén is. A metrónál – a propagandával ellentétben – túlnyomó többségben képzetlen munkások dolgoztak, akiknek csak egy része kapott képesítést az építkezés végére. A nevelés központi eleme a munkahelyen a *szocialista verseny* volt, ezen túl pedig a szabadidős tevékenységek (szakkörök, mozi, színház, kiállítás, múzeumlátogatás, sport), amelyek szervezésében ugyancsak aktív szerep jutott a párt-, szakszervezeti- és komszomolszervezeteknek.

Ahogy az említett szervezeteknek része volt a nevelésben, úgy a mindennapokban is nagyban hozzájárultak a *háborús hangulat* és munkatempó kialakításához, legalábbis a komszomolisták bevonásával az építkezés második felében, amikor is kiépítették stabil hálózatukat. A hatalomgyakorlás terén fontos

eszköz volt a Párt és a Komszomol kezében az üzemi újság, az aknák és szakaszok saját kiadványai, röpgyűlések, valamint a munkások egymásra gyakorolt (alulról jövő ellenőrző) hatása, a csoportdinamikai folyamatok.

A metró nem csak építői számára bírt *identitásformáló szereppel*, hanem az egész állam számára: kiváló eszköz volt a propaganda kezében (a Metró története projekt, irodalom, film, külföldi beszámolók felhasználása), hogy egy szebb utat mutasson a szocialista jövőbe, ezáltal is legitimálva a rendszert.

IRODALOMJEGYZÉK

Bailes, K. E.: Stalin and the Making of a New Elit. A Comment. *Slavic Review* 39 (1980) 286–289.

Davies, S.: Popular Opinion in Stalin's Russia. Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941. Cambridge 1997.

Федорова, Т. Б.: Комсомольцы-добровольцы. In: Моев, В. А. (ред.): Переключка поколений. Москва 1967. 334–342.

Filtzer, D.: Soviet Workers and Stalinist Industrialization: The Formation of Modern Soviet Production Relations, 1928–1941. London 1986.

Flaherty, P.: The socio-economic Dynamics of Stalinism. *Science and Society* 52 (1988) 35–58.

Hellbeck, J.: Fashioning the Stalinist Soul: The Diary of Stepan Podlubnyi (1931–1939). *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 44 (1996) 344–373.

Hildermeier, M.: Geschichte der Sowjetunion 1917–1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates. München 1998.

Hoffmann, D. L.: Peasant Metropolis. Migration to Moscow and the Politics of Social Identity, 1929–1941. Ithaca, NY 1994.

Как мы строили метро. М.: История фабрик и заводов. 1935. Elérhető: [<http://www.metro.ru/library> – 2013. ápr. 9.]

Kotkin, S.: A bolsevik Magynitogorszk. In: Krausz T. (szerk.): A sztálinizmus hétköznapijai. Budapest 2003. 96–151.

Kotkin, S.: Magnetic Mountain. Stalinism as a civilization. Los Angeles – London 1995.

Leonhardt, W.: Die Revolution entläßt ihre Kinder. Köln – Berlin 1955.

Lewin, M.: The Social Background of Stalinism. In: Robert C. Tucker (ed.): Stalinism. Essays in Historical Interpretation. New York 1977. 111–136.

Листова, Е. (реж.): Советская империя – метро. Документальный фильм. Телеканал Россия. 2003. Elérhető:
[<http://www.youtube.com/watch?v=e4M2uYJUpCE> – 2013. ápr. 9.]

Neutatz, D.: Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897-1935). Köln – Weimar – Wien 2001.

Schröder, H. H.: „Neue“ Arbeiter und „neue“ Bürokraten. Gesellschaftlicher Wandel als konstituierendes Element von „Stalinismus“ in den Jahren 1928-1934. Vierteljahresschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 73 (1986, 4) 488–519.

Schröder, H. H.: Industrialisierung und Parteibürokratie in der Sowjetunion. Berlin 1988.

Straus, K. M.: Factory and Community in Stalin's Russia. The Making of an Industrial Working Class. Pittsburgh 1997.

Straus, K. M.: The Transformation of the Soviet Working Class, 1929-1935. The Regime in Search of a New Social Stability. Kézirat. PhD-disszertáció. Pennsylvania State University 1990.

Wolf, W. K.: Russia's Revolutionary Underground: The Construction of the Moscow Subway, 1931-1935. Kézirat. PhD-disszertáció. Ohio State University 1995. Elérhető:
[<http://etd.ohiolink.edu/send-pdf.cgi/Wolf%20William%20K.pdf?osu1243526304> – 2013. ápr. 3.]

ABSTRACT

“The Moscow metropolitan [railroad] goes far beyond the ordinary understanding of technical construction. Our metropolitan is a symbol of the socialist society currently being built [...] and operating upon bases utterly opposed to those upon which capitalist society has been constructed.” was one of the important propositions of L. M. Kaganovich's speech held at the meeting dedicated to the opening of the metro on 14th May 1935. The reinterpretation of the speech's proposition mentioned above is the central topic of my paper, namely on the example of the first metro line's construction in Moscow. Furthermore, I intend to clarify how the Soviet powers succeeded in making the population achieve at an extreme high level, which was far beyond the expectations of the West, while there were changes in the country demanding a number of victims.